

Март 2015 г.

**Отчет  
о всестороннем комплексном обследовании**

**Проект реабилитации автодороги  
Бишкек-Торугарт  
Проект 3 (км 479 – км 539)**

**Подъездные пути к таможенному посту «Торугарт».  
Данный документ является частью ОВОС (март 2015г)**

## Содержание

1. Введение	
1.1. Исходные данные проекта.....	
1.2. Описание местности .....	
1.3. Социально-экономические условия.....	
2. Потребность в проекте.....	
3. Сравнение дизайна.....	
3.1 Первоначальный дизайн и переселение.....	
3.2 Изменение дизайна и нет переселения.....	
4. Оценка социального и экологического воздействия проекта.....	
5. Исходные правовые данные и механизм рассмотрения жалоб.....	
6. Методология и сбор информации.....	
7. Выводы и рекомендации.....	
8. Список лиц, с которыми проводились собеседования и консультации .....	
9. Приложение (рисунки).....	

## Аббревиатура

АБР	Азиатский Банк Развития
БНТ	Бишкек-Нарын-Торугарт
ЦАРЭС	Центрально-Азиатское Региональное Экономическое Сотрудничество
ОВОС	Оценка воздействия на окружающую среду
CRBC	Китайская Корпорация по строительству дорог и мостов
DDR	Отчет о всестороннем комплексном обследовании
ГРИП	Группа Реализации Инвестиционных Проектов (ранее ОРИП)
TERA	TERA International Group
LAR	Переселение и Изъятие Земель
LARP	План по Переселению и Изъятию Земель
ГРЖ	Группа по рассмотрению жалоб
МТИК	Министерство Транспорта и Коммуникаций
КНР	Китайская Народная Республика
ДЭП	Дорожно-эксплуатационное Предприятие
ПО	Полоса отвода

## 1. Введение

### Деятельность проекта по охране окружающей среды

1. Проект «Автомобильная дорога Бишкек-Нарын-Торугарт» (БНТ) представляет собой часть Транспортного коридора 1 Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), связывающего Кыргызскую Республику (КР) с Китайской Народной Республикой (КНР) и Россией. Участок а/д БНТ км 479-539 проходит через государственный заповедник Каратал-Жапырык, охраняемый законом и международными конвенциями, до границы с КНР.
2. Экологическая оценка Проекта прошла в несколько циклов. Каждый раз Проект разрабатывался таким образом, чтобы избежать, минимизировать и смягчить отрицательные воздействия на окружающую среду в ходе строительства и эксплуатации. Первичный ОВОС был подготовлен в декабре 2009 г. В 2010 г. он был обновлен с учетом дополнительных аспектов, с тем, чтобы в полной мере обеспечить соблюдение Положения о политике по защитным мерам АБР, 2009 г., в частности, в разделах, относящихся к природным и критическим местам обитания. В 2012 году ОВОС от 2010 года был обновлен международными и местными Консультантами. Группа учёных провела работы по определению базового уровня для дальнейшего экологического мониторинга в котловине озера Чатыр-Куль, предложенного как часть плана мер реагирования на экологическую угрозу. В апреле 2014 г. на ОВОС получено положительно заключение Государственного агентства по охране окружающей среды и лесного хозяйства (проект уборной и разрешение ГАООСЛХ). В 2015 г. ОВОС был обновлен с учетом изменений в Плане управления карьерами.

### Месторасположение

3. Таможенный пост «Торугарт» показан на рисунке 1 на км 532. Он служит местом временного отстоя транспортных средств и туристов, направляющихся в/из КНР.

**Рис. 1 Карта проектного участка автодороги БНТ3 с указанием местоположения таможенного пункта «Торугарт»**



Источник: Министерство Транспорта и Коммуникаций КР.

## **Проект и строительство**

4. В рамках первоначального дизайна для проекта БНТ-3 было предусмотрено строительство парковочной зоны с левой стороны возле таможенного пункта «Торугарт» (км 532), для чего необходимо будет переместить частные вагоны и контейнеры, обустроенные под кафе/гостиницы для обслуживания водителей и пассажиров проезжающего автотранспорта через этот участок. У вагонов расположены элементарные надворные уборные.

5. Строительство а/д БНТ осуществлялось в течение прошедших двух лет (2013 и 2014г.г.). Теперь время поездки из Нарына в Торугарт существенно сократилось, особенно после завершения проектов БНТ1 и БНТ 2 до км479. В результате, ГРИП, консультанты по надзору «TERA International Group» (TERA) и подрядчик «China Road and Bridge Corporation» (CRBC) смогли провести более детальные наблюдения схемы расположения остановок водителей и других действий на пограничном пункте и необходимость в парковочной площадке.

## **Необходимость в отчете о всестороннем комплексном обследовании**

6. В 2014г. было отмечено, что вблизи границы большинство водителей отстаивали очередь, чтобы как можно быстрее пересечь границу без остановок. Поэтому необходимость в большой парковочной площадке стала намного меньше. Сегодня нужно оборудовать места, где грузовики стоят в очереди возле пограничного пункта. Кроме того, можно предусмотреть туалет, вдобавок к существующим уборным, которыми пользуются владельцы вагонов.

7. Поэтому ГРИП с помощью TERA и CRBC внес изменения в проект участка дороги протяженностью 300 м возле таможенного поста «Торугарт» (км 532), который заменит парковочную площадку. На этом участке будут две полосы для очереди на каждой стороне дороги, например, с км 531+700 по км 532+000 (приблизительно). Поэтому на этом ограниченном участке контур проекта изменится.

8. Во избежание неожиданных воздействий, которые возможны в результате изменения проекта и могут потребовать изменений в механизмы управления защитными мерами, АБР может попросить заемщика провести комплексное обследование. Отчет о всестороннем комплексном обследовании (ОВКО) будет составлен для того, чтобы изучить необходимость изменений в оценках и планах заемщика/заказчика относительно социальных аспектов и мер по защите окружающей среды, происходящих из предлагаемых изменений и описывающих (при необходимости) обновление плана мероприятий по охране окружающей среды или планов переселения и т.п., чтобы обеспечить наличие защитных мер и избежать по возможности и свети к минимуму, смягчить и компенсировать неблагоприятное социальное и экологическое воздействие.

9. В данном ОВКО представлены изменения в проекте, предлагаемые для участка таможенного пункта «Торугарт» (км 530), которые позволят избежать перемещения частных вагонов и контейнеров и свети к минимуму и, смягчить неблагоприятное социальное и экологическое воздействие.

## **Фотографии участка проекта**

10. Фотографии местности дороги представлены в Приложении 1 и фотографии местоположений приведены на Рисунке 1.

## **Право собственности**

11. Проектные работы для существующего участка Проектной дороги (до км 539) и предлагаемые полосы для отстоя очереди проходят в пределах полосы отвода для БНТ-3.

## **2. Методология и сбор информации**

12. Данный ОВКО был подготовлен на участок 531 км автодороги Бишкек-Торугарт, Проект 3 согласно требованию Положения о Политике Мер Безопасности АБР, по условиям которого необходимо провести комплексное обследование при изменении дизайна проекта в ходе реализации.

13. В начале 2015г. по запросу АБР для подготовки данного ОВКО команда по защитным мерам, состоящая из специалистов ГРИП С. Келдибаевой, А. Абдыгулова, заместителя постоянного инженера TERA И. Озерова посетили участок, встретились с местными жителями и провели фоторекогносцировку для целей подготовки настоящего ОВКО и составили первый проект отчета. Проект отчета был отредактирован международным экологом, доктором Дэвидом Грином, который детально изучил эту область и хорошо узнал местность в ходе работы и периодических посещений участка в период с ноября 2013г. по октябрь 2014г.

14. Методология сбора информации включает следующие задачи:

- (i) сбор и обзор соответствующих отчетов, таких как Детальный Проект, Технично-экономическое обоснование и другая информация, предоставленная МТиК;
- (ii) обзор статистических отчетов, подготовленных Ат-Башынским отделом Национального Статистического Комитета;
- (iii) обзор документов, подготовленных АБР, Всемирным Банком и другими агентствами;
- (iv) консультации с соответствующим персоналом МТиК;
- (v) консультации с Подрядчиком;
- (vi) консультации местными жителями на участке;
- (vii) полевые исследования вдоль всей трассы в течение марта с 12 по 15 число; и
- (viii) завершение проекта Отчета о всестороннем комплексном обследовании.

## **3. Описание предлагаемых изменений в Проекте**

15. Проект БНТ-3 направлен на улучшение существующей дороги путем повышения его категории до асфальтобетонной двухполосной дороги с укрепленными обочинами. Существующая горизонтальная трассировка сохранится, но вертикальный профиль будет улучшен, пересекающие стоки будут заменены и многочисленные мелкие водопропускные трубы будут заменены на более крупные прямоугольные трубы, которые сформируют новые мосты (рисунок 1). Проект предназначен для устранения проблемных мест для дорожного транспорта, которые в противном случае могут препятствовать расширению торговли и содействию региональному экономическому сотрудничеству.

16. Предполагаемые преимущества Проекта воздействуют на окружающую область через экономическое развитие и расширение доступа к рынкам и социальным услугам. Ожидается рост торгового сотрудничества между Кыргызской Республикой и КНР. Время поездки и транзитного передвижения из Бишкека в Торугарт сократится с 3-4 дней до менее чем 2 дней. Улучшенная дорога позволит сократить транспортные расходы и способствует

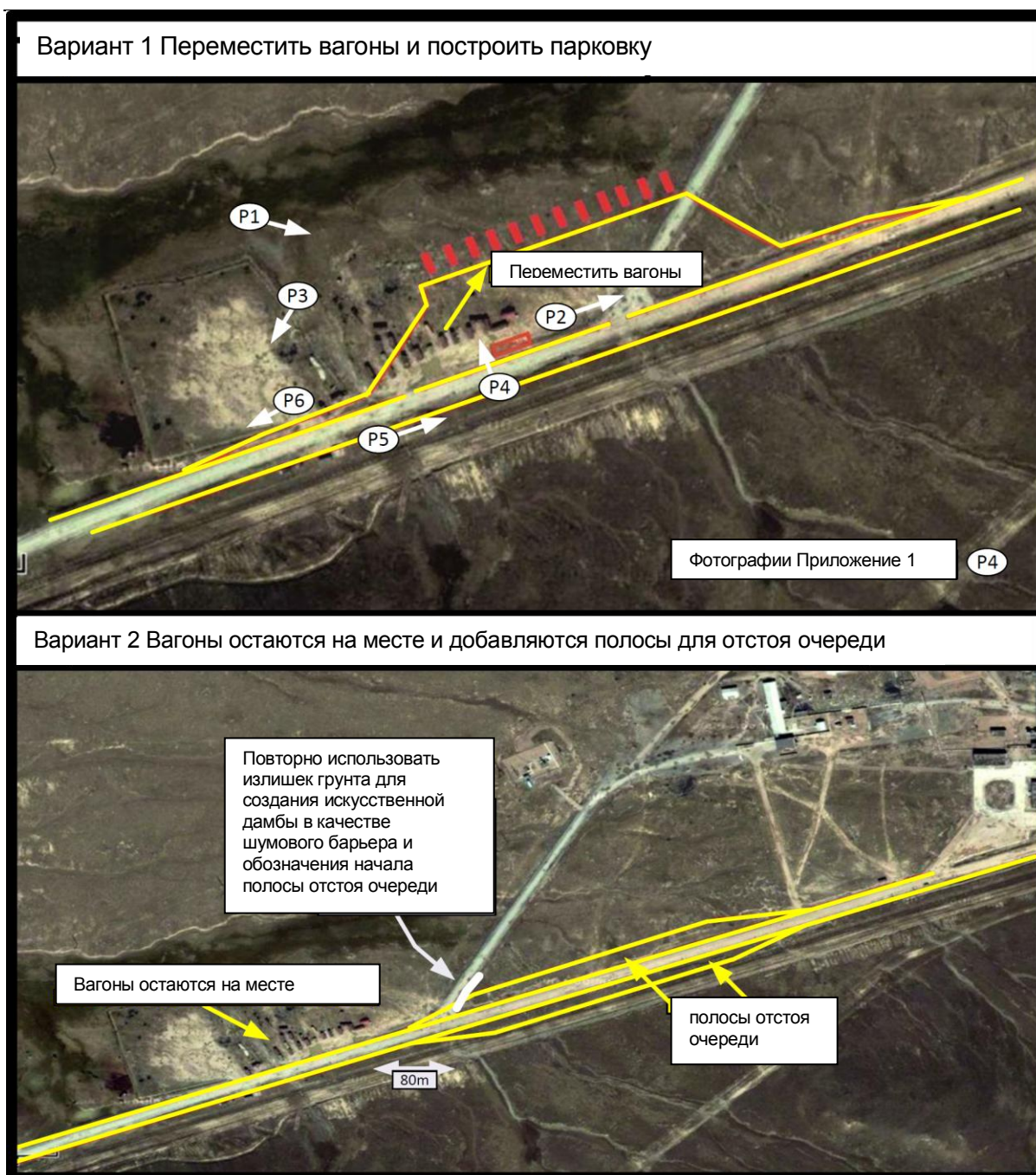
развитию коммерческой и промышленной деятельности. Бесперебойная работа пограничного таможенного поста является ключом к этим преимуществам.

### **Вариант 1**

17. Согласно первоначально разработанной концепции Проект предусматривал строительство стоянки на км532 для автомобилей, останавливающихся на таможенном посту «Торугарт». На данной парковочной зоне также предполагалось строительство общественного туалета, обустройство мест под мусорные контейнеры и строительство небольшой эстакады, для проведения мелкосрочного ремонта автомашин. При данном варианте предполагалось перемещение 11 вагончиков, которые оборудованы под гостиницу и столовые, которыми могут пользоваться водители. Вагоны расположены в линию примерно 20-30м от края дороги (рис. 2, Вариант 1). Однако этот вариант не соответствует основной цели – избежать воздействий, так как потребуется перемещение вагонов.

18. На начальном этапе ГРИП при содействии ТЕРА разработал План переселения (ПП), охватывающий принципы политики АБР по переселению, механизм выплаты компенсаций хозяевам/арендаторам данных 11 вагонов/трейлеров и механизм функционирования ГРЖ. ПП был согласован с АБР, и было инициировано распоряжение Правительства КР о выплате компенсации за упущенный доход и возможное повреждение вагонов при их перемещении и простое. Распоряжение ПКР вышло 12 ноября 2014 года.

**Рисунок 2. БНТ-3. Варианты плана парковки и полосы для отстоя очереди вблизи таможенного пункта «Торугарт»**



## Обзор Варианта 1

19. Тем не менее, в начале строительства и детального проектирования восточной части проекта БНТ-3 доступ улучшился главным образом за счет завершения проекта БНТ-1 и БНТ-2. По результатам наблюдений время в пути из Бишкека сокращается, и меняются параметры использования транспортных средств. В отношении реализации Варианта 1 возникли ряд вопросов. В их числе: (i) сокращение времени в пути от границы до Ат-Баши (км 385), (ii) изменение использования пограничной зоны, то есть раньше она служила местом остановки, а теперь это будет зона отстоя очереди, (iii) сокращение количества транспортных средств, останавливающихся у вагонов, (iv) уход нескольких владельцев вагонов из этой области из-за отсутствия финансовой поддержки, (v) запланированные улучшения таможенного поста «Торугарт». Появление этих вопросов, по-видимому, говорило о том, что нужно пересмотреть необходимость строительства большой парковочной площадки и, следовательно, необходимость перемещения вагонов.

20. Поэтому МТК пересмотрело планируемое строительство первоначально запланированной стандартной парковочной площадки, чтобы освободить дорогу от длинных очередей грузовиков. Есть и другие причины, по которым необходимо изменить подход.

21. Если водители выедут с дороги и припаркуются на какой-то период, они потеряют свое место в очереди, и, следовательно, свой приоритет въезда в таможенный пост «Торугарт» (первый прибывший грузовик въезжает первым). По неофициальным данным, если порядок въезда нарушается, среди водителей в очереди будут происходить столкновения и ссоры, а иногда они будут выливаться в крайние формы насилия. В одном случае конфликт из-за нарушения очереди дошел до применения огнестрельного оружия.

22. Предстоящее вступление Кыргызской Республики в Таможенный союз (ТС), запланированное на май 2015г., требует улучшения и обустройства таможенного терминала, отвечающего требованиям ТС. Таким образом, обветшавшие вагоны будут конкурировать с любыми новыми объектами таможенного терминала.

23. К тому времени, как БНТ 3 будет полностью завершен и все дороги в Нарын будут улучшены, предполагается, что водители автотранспорта не будут останавливаться на долгое время в отдаленном пограничном районе. Учитывая, что время поездки до с. Ат-Баши сократится, там они смогут найти более качественные условия для отдыха и питания. В связи с этим, МТК совместно с таможенной службой Кыргызской Республики совместно рассмотрели условия таможенного поста «Торугарт».

## **Вариант 2**

24. Согласно заключению проведенного совместного обзора, нужны альтернативные условия, а дополнительные парковочные полосы являются лучшим вариантом для транспортных средств, движущихся из Кыргызстана в Китай на км 531.

25. Поэтому Подрядчик CRBC подготовил изменение дизайна, предусматривающее дополнительные полосы шириной 3.5 м. на протяжении 300 м. на западной стороне таможенного поста «Торугарт» для отстоя автотранспорта, въезжающего в КНР из КР. Вдоль участка дополнительных полос нет каких-либо социальных объектов – просто пустая и свободная площадь. Вся площадь с дополнительными полосами находится в пределах полосы отвода, и отвод земель не требуется (дорога III-й категории, ширина полосы отвода-28м).

26. Концептуальный дизайн для парковочных полос показан на рисунке 2, Вариант 2. Новые полосы отстоя будут примыкать к таможенному посту «Торугарт», а таможенная служба, в свою очередь, обустроит терминал и построит площадку для автотранспорта, въезжающего в КР из КНР. При въезде в КР грузовой транспорт также будет проходить весовой контроль, установленный на таможенном терминале.

27. Данное изменение плана дизайна дороги сразу после 531 км поможет избежать прямого воздействия на вагон-прицепы, расположенные с левой стороны, предотвращая их перемещение. Кроме того, поскольку площадь, занимаемая вагонами-прицепами, остается без изменений по проекту, не будет необходимости и в переселении, и владельцы вагон-прицепов могут беспрепятственно работать на существующих местах. Воздействия в ходе строительства, такие как пыль и шум, будут минимизироваться мерами, указанными в SEMP; для этого подрядчик должен выполнять SEMP и своевременно проводить меры по смягчению, такие как распыление воды в качестве пылеподавления. Воздействия будут временными и не больше чем те, которые предполагаются при плановом строительстве дороги.



28. Кроме того изучаются дополнительные меры, такие как установка противошумовых барьеров. Одним из вариантов было бы собрать грунт с места проведения строительных работ и построить дамбу (скажем, высотой в 1.5 м., как показано на рисунке 2, Вариант 2) для функционирования в качестве противошумового барьера. Дамбе можно придать особую форму и уплотнить, чтобы уменьшить сдвиг ветра на поверхности и, следовательно, можно уменьшить образование пыли. Наблюдения на участке и профессиональный опыт показывают, что разделительное расстояние должно быть  $> 80$  м, и пыль, образующаяся после строительства, не должна быть заметна выше существующего уровня запыления. Уплотненная дамба может быть построена с боковыми уклонами, например, в 45 градусов, для устойчивого угла естественного откоса, а верхняя часть может быть округлена для уменьшения сдвига ветра. Для достижения высоты 1.5 м, ширина основы должна быть от 4м. до 5м. Поверхность может быть уплотнена излишками верхнего слоя почвы. Подрядчик построит противошумовые барьеры.

29. Помимо шумоизоляции, сооруженная дамба также обеспечит

- (i) отделение от вагон-прицепов на западном конце полос отстоя очереди;
- (ii) визуальную защиту, озеленение и аккуратную разметку до конца полосы отстоя очереди; и
- (iii) Помощь в управлении движением путем обозначения начала полосы отстоя очереди

### **Туалеты**

30. Во время консультаций, проведенных ранее ГРИП для поддержки ОВОС, было обсуждено и предложено включить несколько туалетов недалеко от границы, где-то рядом с вагон-прицепами. В последнее время некоторые владельцы и арендаторы прекратили свою коммерческую деятельность из-за отсутствия спроса и вернулись в места постоянного проживания. В ходе консультаций, проведенных в поддержку отчета о всестороннем комплексном обследовании, сотрудники по защитным мерам ГРИП снова встретились с некоторыми из немногих оставшихся владельцев вагон-прицепов и арендаторами и объяснили им новый дизайн участка дороги. Владельцы и арендаторы попросили ГРИП организовать установку двухкомнатной уборной. Таким образом, установка туалета переносится в Вариант 2. Разрешение для установки туалета уже получено от Государственного агентства по охране окружающей среды и лесному хозяйству (проект туалета и разрешение ГАООСЛХ для строительства прилагается в Приложении 2). Расположение уборной будет определяться в соответствии с требованиями разрешения ГАООСЛХ. ГРИП подтвердили, что после строительства туалеты будут введены в эксплуатацию и будут убираться подрядчиком на протяжении действия контракта. ГРИП отметил, что необходимые меры для содержания туалетов в постоянном рабочем состоянии и чистка будет проводиться сотрудниками ближайшего ДЭП.

## **4. Описание окружающей среды и ожидаемых воздействий**

### **Физическая среда**

31. Участок дороги расположен в долине, по периметру окружённой горами, высота местности в пределах 3578-3615 метров над уровнем моря. На территории преобладают водно-болотные угодья и пастбища со скудной растительностью. В долине отсутствуют населённые пункты и жилые дома. Здесь расположен один военный пост и таможенный пост «Торугарт». Летом в долину местные пастухи пригоняют тысячи голов крупного рогатого скота и коз для выпаса на пастбищах, разрешенных правительством.

32. Проектная дорога находится примерно в 2 км от Рамсарского угодья (около 3 км от озера Чатыр-Куль (рисунок 1)). Проектная зона характеризуется многочисленными пересыхающими потоками, небольшими озёрами и прудами, которые текут в направлении о. Чатыр-Куль. Буферное расстояние до озера в целом позволяет проводить все строительные работы с минимальным воздействием на наиболее чувствительные зоны. Никакого воздействия на озеро во время строительства полос для отстоя очереди не будет.
33. **Топография:** Проектная зона находится в юго-западной части Нарынской области. Основные орографические характеристики проектной зоны:
- Хребет Ат-Баши (расположен в южной части Внутреннего Тянь-Шаня. Его средняя высота 4300 м над уровнем моря. На протяжении около 100 км дорога БНТ проходит параллельно хребту и пересекает его в западном конце.
  - Торугарт-Тоо — служит границей между Кыргызстаном и Китаем. Длина хребта составляет 64 км.
  - Долина Арпа — это высокогорная долина, расположенная западной части. Длина долины составляет 60 км, ширина 32 км, высоты 2700 – 3600 м над уровнем моря
  - Долина Чатыр-Куль — это высокогорная котловина, расположенная между хребтами Торугарт-Тоо и Ат-Баши. Длина долины составляет 48 км и ширина до 18 км. Озеро Чатыр-Куль занимает наиболее низинную часть долины.
34. **Климатические** условия проектной зоны весьма разнообразны в различных его частях, что объясняется большим различием высот. Вокруг озера климат резко континентальный со снежной и суровой зимой. Лето - короткое и прохладное. Самые теплые месяцы - июль и август, когда воздух прогревается до 15-18°C, но по ночам бывают заморозки. Средняя годовая температура воздуха здесь составляет 5,6°C. Зимой температура опускается до -50°C, а максимальная летняя температура поднимается до +24°C. Даже летом осадки могут выпадать в виде снега. Максимальная месячная температура на Чатыр-Куле составляет менее 10°C в июле, а минимум достигает -20°C в январе. И только с мая по сентябрь среднемесячная температура выше 0°C. Общее годовое количество осадков составляет менее 300 мм и максимальная зарегистрированная толщина снежного покрова в 400 мм.
35. Важным элементом климата проектной зоны является ветер, в основном западного направления. Средняя скорость равна 1,5-3,9 м/сек. Летом высокие дневные температуры в сочетании с сильным ветром вызывают быстрое испарение влаги в почве, что ограничивает дальнейший рост и без того истощенных пастбищ.
36. **Качество воздуха** в целом является приемлемым со всеми параметрами, измеренными в 2014 году в рамках максимально допустимых параметров, установленных Правительством. Дорога была в плохом состоянии, но, поскольку асфальт укладывается участок за участком, то пыль уменьшилась, и видимость улучшилась. Пыль еще поднимается на незалитых участках, но в 2015 году постепенно пойдет на убыль. Существующая дорога вокруг таможенного поста «Торугарт» и вагонов находится в плохом состоянии, поэтому когда транспортные средства проходят через незалитые участки, поднимается пыль. Новая дорога будет должным образом залита, и пыль будет контролироваться по всей дороге и на полосах отстоя очереди. Ближайшая точка полос для отстоя очереди находится примерно в 80 м. от вагонов и гораздо дальше от таможенного поста «Торугарт», что создаст достаточное буферное расстояние для рассеивания газовых выбросов от автомобилей, стоящих в очереди.
37. В настоящее время **шум** от автомобилей не является проблемой в районах вокруг таможенного поста «Торугарт», поскольку трафик состоит из транспортных средств,

проезжающих время от времени. Ближайшая точка полос для отстоя очереди находится примерно в 80 м от вагонов. Меры по смягчению последствий шума включены в план управления окружающей средой, чтобы обеспечить уровень шума при строительстве и эксплуатации в пределах приемлемого уровня. Шум будет постепенно увеличиваться, но не дойдет до неприемлемого уровня.

38. **Вибрацию** от транспортных средств можно обнаружить там, где сегодня транспортные средства стоят в очереди перед вагонами, но она уменьшится в будущем, так как полосы для отстоя очереди будут расположены более чем в 80 м. от ближайшего вагона. Вибрация будет постепенно увеличиваться по мере роста интенсивности движения, но дополнительная высота слоя основания дороги должна иметь благотворное влияние и ослабить вибрацию. Меры по смягчению последствий включены в план управления окружающей средой, чтобы предотвратить увеличение вибрации от строительства и эксплуатации до неприемлемого уровня.
39. **Загрязнение почвы** не является проблемой в районах вокруг проектной дороги в настоящее время, также загрязнение почвы не должно быть проблемой при строительстве или эксплуатации. Меры по смягчению последствий будут включены в план управления окружающей средой, чтобы контролировать любые остаточные эффекты.
40. Удаление **твердых отходов** при строительстве или эксплуатации будет контролироваться с помощью мер по смягчению последствий, включенных в план управления окружающей средой.
41. Социально-экономическое исследование **водоснабжения** проектной зоны показывает, что большинство людей в проектной зоне для питьевых целей используют подземную воду из родников и скважин.
42. Небольшие сухие овраги, которые проходят через трассу, задерживают дождевую воду, которая вытекает в сторону озера; но часто высыхают вскоре после таяния снега.

### **Биологические и экологические условия**

43. Напочвенный покров в долине недалеко от дороги, как правило, состоит из голой поверхности и плоских газонов. Здесь нет деревьев. Из-за длительного воздействия дождевой воды, голая поверхность уплотняется.
44. Ключевой особенностью проекта в плане экологии является наличие охраняемой территории и Рамсарского участка вокруг озера Чатыр-Куль (Рисунок 1). Он считается критически важной средой обитания в соответствии с Конвенцией о водно-болотных угодьях, имеющих международное значение (Рамсарская конвенция). В соответствии с Положениями политики защитных мер АБР от 2009г. «в рамках проекта необходимо разработать меры по смягчению воздействий для предотвращения чистой утраты биоразнообразия». Это требование выполняется путем реализации положений Экологического плана реагирования, который является частью ОВОС.
45. Воздействие человека на растительность особенно видно в непосредственной близости от дорог, поскольку там выпасаются крупный рогатый скот и козы, но в 2015 году биоразнообразие на Рамсарском участке останется высоким в результате осуществления Плана управления окружающей средой (согласно данным мониторинга в течение всего строительного сезона 2014г.).
46. Реализация изменений не вызовет каких-либо дополнительных воздействий на окружающую среду. Площадь дороги для отстоя очереди будет расширена примерно на 300м, а площадь для парковки будет соответственно уменьшена. Трансграничного

воздействия на окружающую среду не будет. Не будет глобальных воздействий и воздействий на охраняемые природные территории или важные орнитологические территории из-за зоны разделения Рамсарского участка.

### **Социально-экономические условия**

47. Вдоль БНТ-3 нет постоянных поселений, кроме временных поселений на контрольно-пропускных пунктах на км 479 и у таможенного поста «Торугарт» на км 531. Здесь проживают сотрудники таможенного поста и персонал пограничных сил безопасности, которые прибывают на участок на несколько месяцев. Таможенники и пограничники приписаны к контрольно-пропускным пунктам и живут в общежитии на км 423 (с правой стороны). Они живут в здании, которое находится на правой стороне примерно 300 м от поворота на км 523. Это место является одной из станций мониторинга шума и качества воздуха.
48. **Средства к существованию:** Семьи пастухов, которые приходят в долину летом, разводят скот. Им разрешено пасти скот вблизи озера Чатыр-Куль с апреля по октябрь. Семьи пастухов не останавливаются на полосе отвода. Они приезжают на грузовике и разгружают сборные юрты (традиционный вид жилища) и, поставив их, живут там в летние месяцы (в 200-300 м от дороги – вне полосы отвода). Они могут поставить юрты там, где можно найти траву, чтобы пасти скот и коз. После завершения сезона выпаса, юрты собираются, и пастухи уходят из долины на места зимовки и угоняют коз и крупный рогатый скот. Строительные работы в рамках Проекта не влияют на их способ заработка, так как в полосе отвода нет хорошей травы. Эта близкая к дороге область зачастую бесплодна и, как правило, овцы выпасаются довольно далеко от дороги; стада овец перемещаются глубже в долину Арпа, как только трава рядом с участком редет. До реализации проекта и в течение реализации не было зарегистрировано ни одного происшествия по причине крупного рогатого скота. Водители весьма осторожны к крупному рогатому скоту и козам. Как только начнутся работы по дорожной разметке, будут установлены конкретные дорожные знаки, предупреждающие водителей о возможности появления крупного рогатого скота на дороге.
49. Социально-экономическое исследование выявило низкое качество жизни этих семей, и они ожидают, что реабилитация дороги позволит улучшить сезонный доступ для транспортировки их имущества (данные исследования приведены в Приложении 2 ОВОС от 11/02/15). Семьи пастухов, как правило, поднимают временные жилища на 400-500 метров от существующей дороги, поэтому движение не влияет на них напрямую. Бродячий скот может мешать движению при пересечении дороги.
50. Таможенный пост «Торугарт» на км 531 находится в упадке и разрушается из-за отсутствия технического обслуживания. Старая система электросвязи технологически устарела. Нет надлежащей системы питьевого водоснабжения, санитарные сооружения и сбор твердых отходов и утилизация находятся в плохом состоянии. Питьевая вода берется из близлежащего источника Нарзан.
51. В районе озера Чатыр-Куль есть 2 дорожно-эксплуатационных предприятия (ДЭП). Один ДЭП находится у перевала Туз-Бель. Другой – рядом с таможенным постом «Торугарт». Эти предприятия не отвечают потребностям в плане современных транспортных нагрузок, но все равно продолжают работать. Однако у них есть достаточно места для предварительного размещения аварийного оборудования и материалов, необходимых в случаях дорожно-транспортных происшествий.
52. Как было описано ранее, вагоны стоят только к западу от таможенного поста «Торугарт» на левой стороне (км 531, Приложение 1). Они обустроены под

гостиницы/столовые и обслуживают водителей и пассажиров, проезжающих транзитом через эту территорию. По имеющейся информации, водители, останавливавшиеся здесь раньше на 1-2 дня во время пересечения границы, сегодня проезжают быстрее.

## **5. Управление воздействием на социальное развитие и переселение**

53. В Плане действий по переселению предусмотрена компенсация за отвод земли и потерю имущества, материальных благ, источника заработка в ходе реализации проекта. Эти методики описаны в следующем разделе.
54. Проект соответствует Положению о политике защитных мер АБР (2009) и Операционному Руководству (ОР) Раздел F1 / ВР (2010), Конституции Кыргызской Республики, Земельному кодексу (ЗК) и Гражданскому кодексу (ГК) Кыргызской Республики.
55. Конституция Кыргызской Республики была принята в июне 2010 года и является основным правовым инструментом для обеспечения прав граждан. Она является основным правовым документом, обеспечивая гарантии прав граждан. Статья 12 гласит, что «В Кыргызской Республике признается разнообразие форм собственности и гарантируется равная правовая защита частной, государственной, муниципальной и иных форм собственности. Изъятие имущества для общественных нужд, определенных в законе, может быть произведено по решению суда со справедливым и предварительным обеспечением возмещения стоимости этого имущества и других убытков, причиняемых в результате отчуждения. Земля также может находиться в частной, муниципальной и иных формах собственности, за исключением пастбищ, которые не могут находиться в частной собственности».
56. Компенсация за приобретение земельных участков и другие воздействия инвестиционных проектов регулируются другими законодательными актами, включая Земельный Кодекс (ЗК) и Гражданский Кодекс (ГК).
57. Земельный Кодекс (1999) является основным правовым документом для приобретения земли. Он обновлялся несколько раз, последние поправки были внесены в 2009 году. Пункты 62 и 66 ЗК определяют методы оформления и добровольной передачи земли на различных основаниях.
58. Пункт 49 Земельного Кодекса устанавливает права землевладельцев: владельцы должны получить полную компенсацию за убытки в случаях, предусмотренных законодательством Кыргызской Республики. Пункт 68 ЗК обязывает обеспечить получение частными владельцами финансовой компенсации за потерю земли, либо предоставление другой земли по полной рыночной стоимости. Если соглашение о компенсации не может быть достигнуто, ответственное агентство может заявить о приобретении земли и компенсировать землевладельцу или землепользователю согласно судебному решению в течение двух месяцев (Пункт 68, Статья 1).
59. Следующие принципы политики АБР по вынужденному переселению были применены в качестве руководства Проекта и для составления плана переселения:
- (i) необходимо не допустить или минимизировать вынужденное переселение, используя все целесообразные варианты проекта;
  - (ii) определение лиц, попавших под воздействие проекта, и выплата компенсации за утраченное (ые) имущество и доходы;
  - (iii) оказание помощи в переселении и восстановлении предпроектного уровня жизни;

- (iv) информация и консультации о воздействии проекта, а также о вариантах переселения и компенсации должны быть предоставлены всем лицам, попавшим под политику переселения;
- (v) отсутствие официально признанных прав не должно быть препятствием при выплате компенсации или оказании помощи в восстановлении средств к существованию;
- (vi) обращение особого внимания бедным и уязвимым группам

60. Вместе с тем с принятием Варианта 2, видимо, можно полностью избежать переселения, а также связанных с этим последствий в соответствии с политикой АБР, поэтому переселение не требуется, и нет необходимости в компенсации. Таким образом, дальше будут проводиться государственные процедуры в отношении постановления об утверждении ПОЗП, изданного в прошлом году и все еще имеющего силу.

## **6. Консультации и обнародование информации**

61. Целью процесса консультаций с заинтересованными сторонами является распространение информации о проекте и ожидаемого воздействия в долгосрочной, а также краткосрочной перспективе среди первичных и вторичных заинтересованных сторон и сбор информации по соответствующим вопросам, чтобы использовать их отзывы для решения этих проблем на ранних стадиях разработки проекта. Другой важной задачей является определить степень обеспокоенности сообщества, чтобы решить их в ходе реализации проекта и предложить соответствующие меры по смягчению последствий. Полученные отзывы были использованы для решения этих проблем на ранних стадиях разработки проекта.

62. Информация обнародуется в соответствии с требованиями Положения о политике защитных мер и требований правительства. В районе Торугарта были проведены несколько консультативных сессий и встреч с местными чиновниками. С 2013 года проводятся личные беседы. К заинтересованным сторонам относятся местные жители, подвергшиеся воздействию проекта, местные органы власти, государственные органы и, в целом, все заинтересованы в проекте.

63. Специалисты по защитным мерам ГРИП снова встретились с несколькими владельцами / арендаторами оставшихся вагонов. Некоторые из тех, кто работал в них в 2013 году, уже вернулись на постоянное место жительства и прекратили свою деятельность из-за отсутствия клиентов. ГРИП объяснил им новый дизайн участка дороги.

64. Владельцы /арендаторы вагонов обратились с просьбой обеспечить им доступ к их вагонам, так как новая дорога будет выше, а для удобного подхода к их вагонам им нужен подъезд. Кроме того, они просили установить одну двухкомнатную уборную. Разрешение на строительство уборной уже получено от ГАООСЛХ (план уборной и разрешение ГАООСЛХ прилагаются в Приложении 2). Точное местоположение уборной будет определено позже. Было отмечено, что с конца февраля по конец апреля из-за сильного ветра, метели и снегопада со стороны вагонов формируются сугробы, которые также затрудняют подход к вагонам. Таким образом, было рекомендовано периодически очищать снег силами местного ДЭП.

## 1. Таблица 1 Список лиц, с которыми проводились обсуждения и консультации

№	ФИО	Должность
1.	Усубакунов С.М.	Арендатор вагона
2.	Абылов З.М.	Арендатор вагона
3.	Тентимишова М.	Арендатор вагона
4.	Жусупова О.	Арендатор вагона
5.	Турсунбаев Р.	Начальник Торугартского ОВД
6.	Баялиева Б.	Арендатор вагона
7.	Акбаева Н.	Фельдшер
8.	Асанова С.	Арендатор вагона
9.	Омуракунов У.	Начальник восточной таможни
10.	Абас уулу Кубанычбек	Начальник поста «Торугарт»

## 7. Механизм рассмотрения жалоб

65. В рамках Проекта в соответствии с политикой АБР по защитным мерам была создана Группа по рассмотрению жалоб (ГРЖ). Ответственное лицо ГРЖ периодически выезжает на участок для встреч с местными жителями, и сами местные жители могут с ним связаться по мобильной связи при наличии у них обращений, просьб или жалоб. В настоящее время, поскольку никакие работы не проводятся на данном участке, жалоб или предложений зарегистрировано не было.
66. Консультации будут продолжены на протяжении этапа строительства в соответствии с планом информационной работы Проекта. Записи, в том числе отчеты о жалобах и претензиях по экологическим и социальным вопросам, будут заноситься в простую базу данных в офисе ГРИП.

## 8. Заключение

67. Дорога является преимущественно существующей частью инфраструктуры, которая не создает каких-либо последствий, которые уже можно предвидеть. Воздействие на окружающую среду при строительстве на участке не будет значительным и будет иметь временный и обратимый характер.
68. ПУОС (ОВОС от 11.02.15) остается в силе. В 2014 году был проведен эффективный мониторинг, который будет продолжаться до завершения проекта. В течение всего срока проекта управление окружающей средой будет осуществляться в двух направлениях, а именно: (i) контроль над источниками загрязнения, и (ii) защита рецепторов [биоразнообразия]. Принятый ПУОС и меры по смягчению должны быть эффективными, чтобы контролировать все ожидаемые последствия, но при возникновении каких-либо неожиданных последствий строительства будут внесены корректировки, чтобы минимизировать воздействие на окружающую среду.
69. Предлагаемый проект (Вариант 2) предполагает строительство дополнительных полос отстоя очереди транспортных средств, выезжающих из Кыргызской Республики. Возможно, это рациональная альтернатива предыдущему Варианту1. Вариант 2 является

приемлемым для окружающей среды и предлагает некоторые другие преимущества, как финансового, так социального характера. Отказ от стоянки позволит избежать смещения вагонов и, таким образом, переселение тоже не требуется. Предложения социально приемлемы для местных арендаторов. В результате можно будет избежать расходов на переселение и строительство большой парковочной площадки для грузовиков. Проект обеспечит повышенную безопасность путем отделения транспортных средств, стоящих в очереди, от вагонов на 80м и поможет снизить риск ДТП. Простаивающие грузовики будут стоять в очереди вдали от вагонов.

70. В ходе строительства Подрядчик будет принимать все меры для смягчения неблагоприятных последствий (например, шума и пыли), а Консультант, в свою очередь, будет осуществлять строгий мониторинг деятельности Подрядчика и своевременное принятие мер по смягчению последствий в соответствии с принятым ПУОС. Специалисты по защитным мерам ГРИП будут периодически посещать участок во время активной фазы строительства для мониторинга воздействия на окружающую среду и проверки выполнения ПУОС.

71. Проект не создаст каких-либо дополнительных воздействий на объекты культурного или исторического наследия, и при этом он не будет проходить через густонаселенные районы или районы застройки. Предлагаемый проект не будет создавать конфликты, связанные с распределением природных ресурсов.

72. Воздействие строительства должно быть очень предсказуемым и управляемым. При принятии соответствующих смягчающих мер возможны остаточные воздействия. Реализация соответствующих мер при проектировании, строительстве и эксплуатации позволит свести к минимуму негативные воздействия до приемлемого уровня. Чтобы обеспечить реализацию этих мер по смягчению последствий отсутствие негативных последствий, они уже включены в спецификации контракта. В ходе строительства будет регулярно проводиться экологический мониторинг проекта для того, чтобы обеспечить надлежащее выполнение этих мер.

Настоящим на основе вышеуказанного изменение проекта (Вариант 2) **не приведет к переселению** с учетом следующего: а) если не будет строиться парковка, то не будет необходимости в перемещении вагонов, б) для дополнительной полосы не требуется отвода земли в полосе отвода и с) площадь дополнительных полос пустая и незанята.





Фотография 1  
Вид таможенного поста «Торугарт», вагонов и грузовиков, стоящих в очереди, с северо-запада (вид на юго-восток)



Фотография 4  
Вид заброшенных вагонов с юга (вид на север)



Фотография 2  
Вид в сторону таможенного поста «Торугарт», грузовики, стоящие в очереди на северной стороне (вид с запада на восток)



Фотография 5  
Вид в сторону таможенного поста «Торугарт», грузовики, стоящие в очереди на южной стороне (вид с запада на восток)



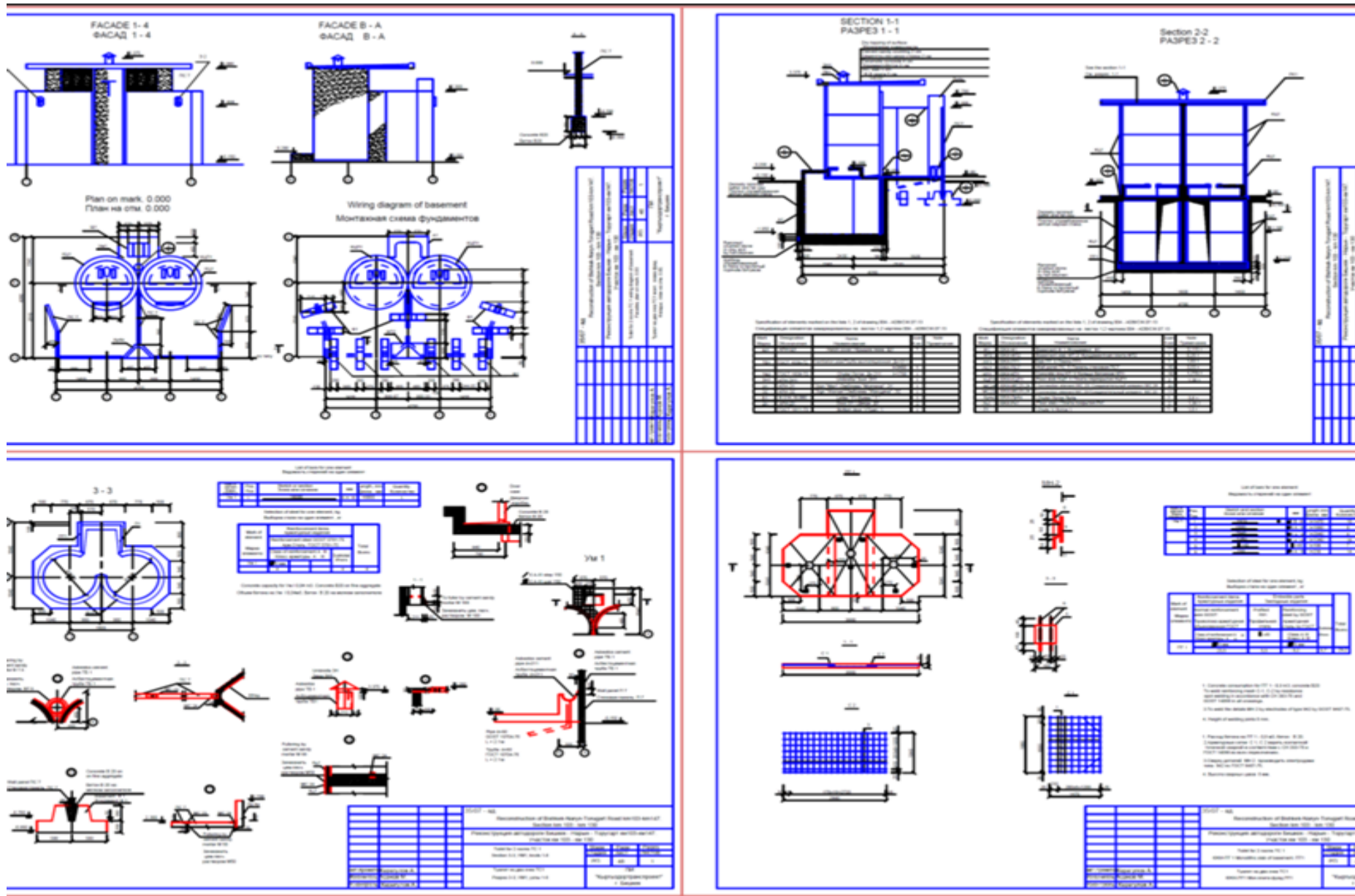
Фотография 3  
Вид с юго-запада на грузовики,  
подъезжающие к очереди у таможенного  
поста «Торугарт». Загон для скота



Фотография 6 Вид на таможенный пост  
«Торугарт» вагоны и грузовики, стоящие в  
очереди с северо-запада (вид юго-восток)

## Приложение 2 Разрешение на строительство уборной и план

<p>КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНТСТВО ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ЛЕСНОГО ХОЗЯЙСТВА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ</p> <p>720001, Бишкек ш. Токтогула көч. 228 тел. (996-312) 352727, факс: 353102, 353094 e-mail: nature_kg@mail.ru, ecookg@aknet.kg, www.nature.kg</p> <p>Барынчи май КРБ, ЖИН: 02001200610051 э/х: 129052238181004, БИЖ: 129052, Банк: Бишкек Фискалы ААК «РСК-Банк» ОКПО: 23994204 0253101 2</p>		<p>720001, г. Бишкек, ул. Токтогула, 228 тел. (996-312) 352727, факс: 353102, 353094 e-mail: nature_kg@mail.ru, ecookg@aknet.kg, www.nature.kg</p> <p>Первичийский РОК, ИНН: 02001200610051 р/с: 129052238181004, БИЖ: 129052 Банк: Бишкекской Фискалы ОАО «РСК-Банк» ОКПО: 23994204 0253101 2</p>
<p>16.06.2014-ж. № 04-04-28/1343</p>		
<p>№ _____</p>		
<p>Министерство транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики Нарынское ТУ ГАООСЛХ</p>		
<p>На Ваш исх. № 14-3/3310 от 23.05.2014г. Государственное агентство охраны окружающей среды и лесного хозяйства при Правительстве Кыргызской Республики (ГАООСЛХ), рассмотрев Ваше письмо исх. № 14-3/3310 от 23.05.2014г. о планируемой строительстве парковочной зоны с необходимой инфраструктурой, для обеспечения дорожной безопасности и уменьшения скопления автомашин вдоль автодороги перед таможенным постом «Торугарт» и заключение по отводу земельного участка выданное Нарынским территориальным управлением ГАООСЛХ № 168-в от 12.06.2014года, не возражает в планировании строительства общественного туалета на 530 км автодороги Бишкек-Нарын-Торугарт.</p>		
<p>При этом необходимо: - представить соответствующую проектную документацию по планируемым объектам парковочной зоны, в соответствии законодательством Кыргызской Республики, на государственную экологическую экспертизу в Нарынское территориальное управление ГАООСЛХ до начала строительства.</p>		
<p>Заместитель директора</p>		<p>А. Рустамов</p>
<p>Жуылбеков Рустамов Серыйбаев тел.: 900814</p>	<p>Кыргыз Республикасынын Транспорт Жана Кommunikatsiya Министрлиги Кыргыз № 1631 - 17 - 06 2014 г.</p>	<p>03159</p>



**Нарынское территориальное управление охраны окружающей среды**

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ № 108-В**  
По отводу земельного участка

12.06.2014 года

- Наименование объекта, для которого отводится участок, его кадастровая принадлежность: Земельный участок и коммуникации КР. Строительный санитарный узел - обсервационный пункт
- Место нахождения участка: с/п. Торугарт, Н. Баймжиновский к-д.
- Наименование документов, на основании которых дано настоящее заключение: Решения комиссии по землепользованию и кадастровому учету
- Производятся ли осмотры участка в натуре: да, 12.06.2014 с/п. Торугарт с/п.  
комиссией в составе: Исмаилов, Касымов
- Характеристика земельного участка (территория) Строительный санитарный узел
  - размеры (площадь) \_\_\_\_\_
  - рельеф сплошной
  - характеристика и вид грунта песчаный
  - глубота стояния грунтовых вод более 6 м.
  - длина забочности \_\_\_\_\_
  - наличие и количество зеленых насаждений \_\_\_\_\_
  - расстояние от озера, реки, канала \_\_\_\_\_
- Использование участка (территория) в прошлом: земельный участок
- Размещение участка по отношению к окружающей территории, имеющиеся строения: нет, все время находилось в состоянии строительства, флага с/п. ж.
- Господствующее направление ветров: восточное
- Характеристика возможных влияний указанного объекта строительства на окружающую среду и экологическое состояние жизни населения (не выявлено при строгих соблюдении норм и правил природоохранного законодательства)
- Источники водоснабжения, возможность организации зоны санитарной охраны \_\_\_\_\_
- Возможность канализации объекта \_\_\_\_\_
- Место сброса сточных вод (соответствие требованиям) \_\_\_\_\_
- Возможность теплоснабжения объекта \_\_\_\_\_
- Проведена экологическая экспертиза: Строительный проект на территории к-д. Баймжиновский район.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:**

Земельный участок Строительный санитарный узел - обсервационный пункт с/п. Торугарт, Н. Баймжиновский к-д.  
Земельный участок и коммуникации КР.

по экологическим условиям:

- удобен для строительства: присвоен
- нет пригоден (указать основания): \_\_\_\_\_

Настоящее заключение действительно с 12.06.2014 по 12.06.2015 г.

Начальник НТУОС Исмаилов Касымов уулу Баймжинов

Подпись: Исмаилов Должность, подпись

17-08 2012 10:18:48 FAX